Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5157**

17. Wahlperiode 21. 03. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Nicole Maisch, Ingrid Hönlinger, Dr. Konstantin von Notz, Viola von Cramon-Taubadel, Cornelia Behm, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Friedrich Ostendorff, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Ingrid Nestle, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Durchsetzung von Fluggastrechten

Die Bundesregierung hat es in der Antwort auf die Kleine Anfrage 17/4676 aus datenschutzrechtlichen Gründen abgelehnt, die Fluggesellschaften offenzulegen, gegen die in den bisher durchgeführten Bußgeldverfahren Bußgeldbescheide ergangen sind. Die Veröffentlichung der Daten stelle „einen Eingriff in die wirtschaftliche Tätigkeit des Unternehmens dar", der einer entsprechenden Rechtsgrundlage bedürfe. Die Bundesregierung hat dabei missachtet, dass bereits mit § 1 Absatz 1 Satz 1 des Informationsfreiheitsgesetzes jeder, also jede juristische oder natürliche Person, nach Maßgabe dieses Gesetzes gegenüber den Behörden des Bundes einen Anspruch auf Zugang zu amtlichen Informationen hat. Auch nach Ansicht von Datenschutz- und Reiserechtsexperten sind die vorgebrachten datenschutzrechtlichen Einwände nur dann begründet, wenn natürliche Personen betroffen wären, da nur bei diesen ein entsprechender grundrechtlicher Schutz besteht. Bei Fluggesellschaften handelt es sich ersichtlich um juristische Personen. In jedem Fall überwiegt aber das öffentliche Interesse an einer solchen Information die etwaigen datenschutzrechtlichen Gründe deutlich. Die in der Kleinen Anfrage 17/4513 gestellten Fragen nach den bisher mit Bußgeldbescheiden belegten Fluggesellschaften sind also von der Bundesregierung zu beantworten. Sollte dies verweigert werden ist jedenfalls eine stichhaltige juristische Begründung vonnöten.

Artikel 16 Absatz 3 der Fluggastrechte-Verordnung fordert eine abschreckende Sanktion bei Verstößen gegen die Regelungen der Verordnung. Bei einem Vergleich der deutschen Bußgelder mit den eigentlich von der Verordnung vorgegebenen Ausgleichszahlungen der Fluggesellschaften werden die finanziellen Vorteile deutlich, die für die Gesellschaften entstehen, wenn nicht alle Reisenden entschädigt werden. So ergehen durchschnittlich Bußgeldbescheide zwischen 1 000 und 4 000 Euro. Dagegen liegen die ersparten Ausgleichszahlungen der Fluggesellschaften, wie die Bundesregierung selbst in der Antwort zu Frage 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/4676 erklärt, bei 80 000 Euro und mehr. Die von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebene Studie vom Februar 2010 zur Evaluation der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (durchgeführt von Steer Davies Gleave, einsehbar unter http://ec.europa.eu/transport/passengers/studies/doc/2010_02_evaluation_of_regulation_2612004.pdf) legt deshalb eine Erhöhung der möglichen Strafen auf ein abschreckendes

Maß nahe und fordert, dass die Einhaltung der Verordnung ein Kriterium für den Erhalt der Lizenz werden müsse (Steer Davies Gleave, Evaluation of Regulation 261/2004, S. 4). Angeführt wird dort das Beispiel der USA (Steer Davies Gleave, Evaluation of Regulation 261/2004, S. 4).

Die Evaluation verdeutlicht, dass die nationalen Durchsetzungsorgane, in Deutschland das Luftfahrt-Bundesamt, die Fluggesellschaften nur ungenügend maßregeln können. Sie können nur auf die vereinzelten Beschwerden Betroffener hin reagieren. Bei Bußgeldern von 1 000 bis 4 000 Euro könnte die beabsichtigte abschreckende Wirkung nur durch eine Vielzahl von Verfahren gewährleistet werden. Weder ist das mit bislang 37 verhängten Bußgeldern der Fall (Bundestagsdrucksache 17/4676, Antwort zu Frage 3) noch wäre die Abteilung der Behörde mit ihren 4,5 Personalstellen (Bundestagsdrucksache 17/3107, Antwort zu Frage 8) in der Lage, ein erhöhtes Beschwerdeaufkommen zu verarbeiten (Steer Davies Gleave, Evaluation of Regulation 261/2004, S. 99).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gegen welche Fluggesellschaften richteten sich die bisher ergangenen 37 Bußgeldbescheide (bitte einzeln und namentlich auflisten)?
2. Gegen welche Vorgaben der Verordnung wurde in den zu Bußgeldbescheiden führenden Fällen verstoßen (bitte einzeln nach Fluggesellschaften auflisten)?
3. Gibt es hier auffällige Wiederholungstatbestände?
4. Auf welche Vorschriften der Verordnung, also Verstößen bei Verspätungen, Annullierungen oder fehlender Information, bezogen sich die 1 716 in den Jahren 2005 bis 2010 eingeleiteten Ordnungswidrigkeitsverfahren (bitte in Tabelle darstellen)?
5. Wie ist die große Diskrepanz von 1 716 eingeleiteten Bußgeldverfahren zu nur 37 in derselben Zeitspanne ergangenen Bußgeldbescheiden zu erklären?
6. Wie sind die nicht validen Daten zu erklären, die beim Vergleich der beiden Tabellen in den Antworten zu den Fragen 1 und 3 auf Bundestagsdrucksache 17/4676 auffallen und wonach im Jahr 2005 ein Bußgeldbescheid erging, obwohl im selben Jahr kein Verfahren eingeleitet wurde?
7. In welcher Höhe ergingen im Einzelnen die Bußgeldbescheide (bitte geordnet nach Datum und Fluggesellschaft)?
8. Kann die Offenlegung der Namen der rechtswidrig handelnden Fluggesellschaften nach Auffassung der Bundesregierung neben Bußgeldern ein weiterer Anreiz für die Fluggesellschaften sein, sich an die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung zu halten?
9. Sind bei der datenschutzrechtlichen Abwägung der Bundesregierung und des für den Verordnungsvollzug zuständigen Luftfahrt-Bundesamtes auch die von der Verordnung akzentuierten, abschreckenden Wirkungen der Sanktionen berücksichtigt worden, die eine Offenlegung gegenüber der eventuellen geschützten wirtschaftlichen Tätigkeit der Unternehmen hätten rechtfertigen können?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie zur Evaluation der Verordnung, in der wiederholt die geringe Sanktionshöhe in einzelnen Mitgliedstaaten bemängelt wird (Steer Davies Gleave, Evaluation of Regulation 261/2004, S. 2, 4)?

11. Wie beurteilt die Bundesregierung das Ergebnis der Studie, dass solche Sanktionen nur bei einer geringen Zahl der Verstöße verhängt werden und teilweise die maximale Sanktionssumme geringer oder gleich den Einsparungen sei, die eine Fluggesellschaft durch Nichtleistung der Ausgleichszahlungen machen könne?
12. Wie ist die Antwort zu Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/4676, dass die verhängten Geldbußen in Höhe von durchschnittlich 3 000 Euro „ausreichend präventiv und verhältnismäßig“ seien, zu verstehen, wenn gleichzeitig gesagt wird, dass die „wirtschaftlichen Verhältnisse“ und der „Vorteil, den der Täter aus der Ordnungswidrigkeit“ gezogen hat, in die Bemessung der Geldbußen einbezogen werden müssten?
13. Welche Möglichkeiten gibt es, die Bußgelder so zu erheben, dass der von der Bundesregierung bestätigte wirtschaftliche Vorteil, der 80 000 Euro und mehr betragen kann, ausreichend gewürdigt wird?
14. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorschlag (Steer Davies Gleave, Evaluation of Regulation 261/2004, S. 4, 99), die Einhaltung der Verbraucherrechte, wie in den USA, zu einer Anforderung für den Erhalt der Fluglizenz zu machen?
15. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Studie, dass ein Wandel weg von der bloßen Reaktion auf Beschwerden Betroffener hin zu einer aktiven, präventiven Kontrolle der Fluggesellschaften erfolgen müsse, um eine wirksame Durchsetzung der Verordnung zu gewährleisten (Steer Davies Gleave, Evaluation of Regulation 261/2004, S. 99 f.)?
16. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Studie (Steer Davies Gleave, Evaluation of Regulation 261/2004, S. 99), den Fluggesellschaften den Nachweis, gemäß der Verordnung ihre Ausgleichsverpflichtungen gegenüber allen Betroffenen erfüllt zu haben, „präventiv“ aufzuerlegen, und so bei besserer Ausnutzung der begrenzten Mittel des Luftfahrt-Bundesamtes ein Mehr an Rechtsdurchsetzung zu erreichen?
17. Teilt die Bundesregierung die Beobachtung, dass die bisherigen Maßnahmen zur Beschwerdenbearbeitung für die Fluggesellschaften eine „kosteneffektive“ Lösung sind, da sich nur wenige Betroffene bei den nationalen Stellen beschweren und insgesamt die Rechte der Verordnung nur selten geltend gemacht werden?
18. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass trotz der großen Beschwerdezahlen bei der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. (söp) und dem Luftfahrt-Bundesamt nur wenige tatsächliche Bußgeldbescheide ergangen sind?
19. Gibt es, wie schon im zweiten Teil zu Frage 16 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/4513 gefragt wurde, der unbeantwortet blieb (Bundestagsdrucksache 17/4676), eine Erklärung für die geringe Zahl an Verfahren gegen deutsche Unternehmen bis zum Jahr 2010?

Berlin, den 18. März 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333